Cresce l'allarme per la sorte del grande monumento

Fra detriti, macerie ed erbacce agonizza il castello di Vigevano

Almeno tre miliardi necessari per i lavori di restauro e riattamento - Una proposta comunista - L'occasione unica per creare nel cuore della città un grande complesso a più funzioni, comprendente scuole, uffici, circoli culturali, zone destinate a verde e alle attività sportive

VIGEVANO — Queste due immagini documentano lo stato disastroso in cui è lasciato il castello che fu dei Visconti e degli Sforza.

SERVIZIO

VIGEVANO, 3 giugno

Il compagno Pozzi, sindaco di Vigevano, sembra un «cicerone» impegnato a illustrare non affreschi o sculture o architetture, bensì macerie, detriti, rovine, tetti pericolanti, finestre sfondate, croste di muro. Egli ci accompagna, come ha fatto con altri e sicuramente farà con altri ancora, finchè avrà fiato e gambe, dentro il castello che fu dei Visconti e degli Sforza. Duchi di tanti cavalli, a giudicare dalle sterminate scuderie che si incontrano e si attraversano durante il cammino.

E' un immenso valore storico, artistico e culturale che si sgretola e muore. Il sindaco, tempo addietro, accompagnò nel grande castello agonizzante una delegazione giunta da Locarno, anche in quell'occasione desolato «cicerone», tanto più desolato in quanto doveva mostrare un simile scempio a degli stranieri. L'amor di casa nostra può essere più sentito e vero del solito, amor patrio. La stretta al cuore di fronte agli svizzeri che fissavano sbalorditi (chissamai, forse indignati) quello sfasciume, dovette essere particolarmente acuta. Poi i visitatori di Locarno dissero: «E' un valore così grande che supera persino quello storico e artistico». Volevano probabilmente dire: «L'avessimo noi in mano!..».

Già. Non è Vigevano da sola che può provvedere alla salvezza del suo castello. O si interviene dall'esterno o si lascia perdere. In quest'ultimo caso vinceranno le intemperie, le erbacce, l'erosione, i vandali. Vien da chiederci: se si piange, giustamente, su un torrente inquinato o su una finestrella romanica o gotica, perchè non gridare la protesta contro l'abbandono d'un valore di simile portata?

Vigevano, antico *castrum* romano, comune autonomo medioevale, cittadina fortificata del Rinascimento. Bramante, Leonardo. Da una delle quattro porte, quella che immette direttamente dalla celebre piazza Ducale, entriamo nel castello. Un'ubicazione forse unica al mondo. La straordinaria costruzione fa corpo tutt'uno con la città, non ha mura nè recinti divisori. Dalle sue balconate pare di allungare le mani dentro le finestre delle vicine abitazioni. Case e castello, un solo blocco. E un aspetto che contribuisce a rendere il monumento ancor più amico e familiare ai vigevanesi.

Dentro, si ha l'idea repentina dell'immenso, ma si guarda il tutto con una smorfia. Anche con un po' di paura, specie a occhiare in su i puntelli, le travi pencolanti, le tegole in allarmante equilibrio. Sotto i muri perimetrali e sotto le logge bramantesche c'è da aspettarsi il peggio. Basta guardare in terra quel che cade di continuo. Crostoni di intonaco, coppi, lastre di vetro. Si cammina tra erbacce che raggiungono il petto. «Se gh'è 'na quai bissa..» mormora a occhi bassi l'usciere comunale che ci fa strada.

Vi sono circa 1000 stanze e di certo non le visiteremo tutte, ci vorrebbe una settimana. Ma la camminata è lunga, dentro magici scenari di colonnati, stucchi, capriate, scalee e ringhiere. E sempre con i piedi su calcinacci, buche, innumerevoli schegge di vetri, immondizie. Persino piccioni morti, o i resti di un tordo su un davanzale che farebbe la fortuna artistica d'una contrada. Sembra un insulto voluto, perpetrato per dispetto. Non è invece vero, la causa prima è l'aver destinato, per anni e anni, il castello a caserma. E' un debito secco dello Stato. Bersaglieri e cavalleria, vi hanno alloggiato per un periodo che ha lasciato il segno. Che cosa si pretendeva, che migliaia di occupanti di quel genere percorressero saloni e logge con l'incedere di chi visita palazzo Pitti o le stanze vaticane?

C'è il ricordo vivo, segnato dappertutto, di alcune classi dell'esercito italiano: W il 27, W il congedo. O le latrine e le docce piastrellate di bianco... O le scritte che dovrebbero fulminare qualsiasi nemico: «Per il bersagliere nulla è impossibile»... «Dio, Patria e Lamarmora»... Sotto un mirabile soffitto, nereggiano le morchie di una vasta cucina per la truppa, a rievocare il brodo e la camorra sul rancio.

Quanto denaro occorre per riparare il misfatto e restaurare degnamente la grande opera? Si parla di tre miliardi, forse di più. E' un lavoro lungo, difficile, che richiede non solo maestranze specializzate ma una attenta guida di tecnici e di artisti. E il problema non rimane unico, non consiste solo nei restauri. Un interrogativo arduo è costituito dal come utilizzare il colossale edificio e le sue adiacenze perchè poi tutto non decada di nuovo. Chi mettere dentro, quali scopi perseguire?

Be', troviamo intanto i fondi. I comunisti sono decisi a presentare al Parlamento una apposita leggina. Se ne sono varate tante per molto meno, si può sperare anche in una che salvi un castello come questo. Che è poi qualcosa di più di un castello. E' il cuore di una città di 70 000 abitanti, che potrebbe trasformarsi in un incomparabile motivo di attrazione. L'utilizzazione dovrà orientarsi al plurifunzionale. V'è posto per tante iniziative tutte assieme: una scuola, un museo, una biblioteca, uffici comunali, circoli sportivi e di svago, circoli culturali, rappresentazioni all'aperto teatrali e musicali, palestre, piscina coperta e scoperta, ritrovi pubblici, zona verde aperta in permanenza ai cittadini.

Il Comune di Vigevano non si limita a incaricare il suo sindaco ad accompagnare i visitatori al lacrimevole spettacolo d'oggi, ma ha già stanziato 100 milioni per l'inizio dei lavori. E' una goccia, però aggiungendo in maniera proporzionale il contributo della Regione e soprattutto dello Stato, non dovrebbe essere difficile mettere assieme la somma necessaria alla salvezza d'un patrimonio d'indiscutibile valore nazionale.

Sante Della Putta

radio PROGRAMMI

OGGI

TV nazionale

10,15 Programma cinematografico
(Per le sole zone di Roma e Palermo)
12,30 Sapere
Replica della seconda ed ultima puntata di «L'uomo e il freddo»
13,00 Ore 13
13,30 Telegiornale
14,00 Una lingua per tutti
Corso di francese.
17,00 Nel bosco dei Pogles
Le avventure di Wistel
Programma per i più piccini
17,30 Telegiornale
17,45 La TV dei ragazzi
«Immagini dal mondo» - «I sogni di Michel e Chantal».
18,45 Tuttilibri
19,15 Sapere
XVI puntata di «Vita in Gran Bretagna».
19,45 Telegiornale sport - Cronache italiane
20,30 Telegiornale
21,00 Un generale e mezzo
Film Regia di Melville Shavelson. Interpreti: D. Kaye, Margareth Rutherford, Dana Winters, Diana Dors.
22,50 Prima visione
23,00 Telegiornale

TV secondo

17,00 TVM '73
19,00 56° Giro ciclistico d'Italia
Sintesi registrata della sedicesima tappa.
21,00 Telegiornale
21,20 Incontri 1973
«Un'ora con Maurice Messegué» Un servizio di Sergio Spina.
22,20 Stagione Sinfonica TV
«Le musiche del nostro tempo».
Musiche di Ferruccio Busoni e Alfredo Casella Direttore di orchestra Fernando Previtali.

radio

PRIMO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 20, 23. Ore 6,05 Mattutino musicale, 6,51 Almanacco, 8,30 Canzoni, 9 Il mio pianoforte, 9,15 Voi ed io, 10 Speciale GR, 11,30 Quarto programma, 12,44 Pianeta musica, 13,20 Hit Parade, 13,45 Spazio libero, 14,10 Un disco per l'estate, 15,10 Per voi giovani, 16,40 I promessi sposi, 17,13 Il girasole, 18,55 Intervallo musicale, 19,10 Momento musicale, 20,20 Concerto, 21,30 XX Secolo, 21,50: Approdo, 22,20 Andata e ritorno, 22,50 Sera sport

SECONDO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore 6,30, 7,30, 8,30, 9,30, 10,30, 11,30, 12,30, 13,30, 16,0, 18,30, 19,30, 22,30, 24. Ore 6 Il mattiniere, 7,40 Buongiorno, 8,14 Tutto rock, 8,40 Come e perchè, 8,54 Melodramma, 9,35 Copertina a scacchi, 9,50 «Ritratto di signora» di H. James, 10,50 Un disco per l'estate, 10,35 Dalla vostra parte, 12,10 Regionali, 12,40 Alto gradimento, 13,35 Passeggiando tra le note, 13,50 Come e perchè, 14 Su di giri, 14,30 Regionali, 15 Punto interrogativo; 14,40 Cararai, 17,30 Speciale GR, 17,45 Chiamate Roma 3131; 20 La via del successo, 20,15: Andata e ritorno, 20,45 Sera sport, 20,55: Supersonic, 22,30. «Tarzan» di E. Rice Burroughs, 23,05 Jazz dal vivo, 23,30 Musica leggera.

TERZO PROGRAMMA

Ore 9,30: Benvenuto in Italia, 10 Concerto; 11 Musiche di Bach; 11,40 Musiche italiane, 12,15 La musica nel tempo; 13,30 Intermezzo, 14,30 Musica corale; 14,55: Il 900 storico, 15,50. «La scala di seta», di Rossini; 17,20 Musiche di Vivaldi; 17,50 Il mangiatempo, 18 Notizie del Terzo, 18,30: Musica leggera; 18,45 Piccolo pianeta; 19,15 Concerto serale; 20,15: Donaueschinger musiktage; 21: Giornale del Terzo; 21,30 «Perelà, uomo di fumo» di R. Guicciardini.

I programmi jugoslavi e svizzeri si riferiscono all'ora locale e non a quella legale in vigore in Italia.

Televisione svizzera

Ore 18,10: Per i bambini: Ghirigoro Dodici mesi. La canzone della rotte (a colori); 19,05 Telegiornale (a colori); 19,15: Bilder auf Deutsch, corso di lingua tedesca; 19,45: Obiettivo sport; 20,20: Telegiornale (a colori); 20,40. I cani bugiardi, gioco a premi (a colori); 21,10 Enciclopedia TV: pittori in Francia, IV: Dada e surrealismo

Televisione jugoslava

Ore 14,30. Quarti di finale del campionato europeo di pugilato; 17 e 45 Programma per ragazzi; 18,15: La cronaca, 18,30: Dalla mattina alla sera, 19: Cartoni animati; 19 e 15 Programma divertente; 20. Telegiornale; 20,30 «Il quello», film sovietico; 22 In primo piano, 22,45: Telegiornale

DOMANI

TV nazionale

10,15 Programma cinematografico
(Per le sole zone di Roma e Palermo)
12,30 Sapere
Replica della quattordicesima puntata di «Vita in Gran Bretagna».
13,00 Oggi disegni animati
13,30 Telegiornale
14,00 Festa dell'Arma dei Carabinieri
15,00 Una lingua per tutti
Corso di francese.
17,00 Rassegna di marionette e burattini italiani
Programma per i più piccini
17,30 Telegiornale
17,45 La TV dei ragazzi
«Spazio» - «Gli eroi di cartone»
18,45 La fede oggi
19,15 Sapere
Prima puntata di «Uno sport per tutti, il ciclismo».
19,45 Telegiornale sport - Cronache italiane
20,30 Telegiornale
21,00 Qui squadra mobile
«Una indagine alla rovescia».
Quinto episodio dello sceneggiato televisivo di Massimo Felisatti e Fabio Pittorru.
22,10 La parola ai giudici
Quinta puntata del programma di Leonardo Valente e Mario Cervi.
23,15 Telegiornale

TV secondo

18,30 Notizie TG
18,40 Nuovi alfabeti
21,00 Telegiornale
21,20 L'America latina vista dai suoi registi
«El familiar». Film. Regia di Octavio Getino.

radio

PRIMO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 20, 23. Ore 6,05 Mattutino musicale; 6,51: Almanacco, 8,30 Canzoni, 9 Il mio pianoforte, 9,15 Voi ed io, 10 Speciale GR, 11,15 Ricerca automatica, 11,30 Quarto programma; 12,44 Pianeta musica, 13,20 Ottimo e abbondante, 14,10 Zibaldone italiano, 15,10. Per voi giovani, 16,40 Dedicato ai nonni, 17,05: Il girasole, 18,55: Intervallo musicale, 19,10 Italia che lavora; 19,25 Concerto, 19,51. Sui mercati, 20,20: «La Traviata», di G. Verdi, 22,40: Andata e ritorno.

SECONDO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore 6,30, 7,30, 8,30, 9,30, 10,30, 11,30, 12,30, 13,30, 15,30, 16,30, 18,30, 19,30, 22 e 30, 24; ore 6 Il mattiniere, 7,40 Buongiorno; 8,14 Tutto rock, 8,40. Come e perchè, 8,54 Suoni e colori, 9,15. Prima di spendere; 9,35 Copertina a scacchi; 9,50 «Ritratto di signora», di H. James, 10,05 Un disco per l'estate, 10,35 Dalla vostra parte, 12,10 Regionali; 12,40 Alto gradimento; 13,35 Passeggiando tra le note, 13,50 Come e perchè; 14 Su di giri, 14,30 Regionali; 15,40 Cararai, 17,30 Speciale GR, 17,45 Chiamate Roma 3131; 20 La via del successo; 20,10 Andata e ritorno; 20,50 Supersonic, 22,43 «Tarzan» di E. Rice Burroughs, 23,05. La staffetta, 23,20 Musica leggera

TERZO PROGRAMMA

Ore 9,30 Benvenuto in Italia 10: Concerto, 11 Musiche di Bach, 11,40 Musiche italiane, 12,15 La musica nel tempo, 13,30 Intermezzo 14,30 Musiche di Haendel, 16,10 Concerto 17,20 Fogli d'album, 17,35 Jazz classico, 18 Notizie del Terzo, 18,30 Musica leggera, 18,45 I sindacati in Inghilterra, 19,15 Concerto serale, 20,15 Caleidoscopio 21 Giornale del Terzo - Sette arti 21,30 Melodramma, 22,30 Novità librarie, 22,50: Libri ricevuti.

I programmi jugoslavi e svizzeri si riferiscono all'ora locale e non a quella legale in vigore in Italia.

Televisione svizzera

Ore 18,10: Per i bambini: Il tappabuchi (a colori); 19,05: Telegiornale (a colori); 19,15: Incontri: L'arte corre sull'autostrada, servizio di Grytzko Mascioni (a colori); 19,50 Diapason, 20,40 Il Regionale, 21,10. L'incidente, film; 22,50: Oggi alle Camere federali

Televisione jugoslava

Ore 14,30 Semifinale del campionato europeo di pugilato; 17,45 Programma per ragazzi, 18,15 La cronaca, 18,30 Musica popolare, 19: «Il mosaico», 20: Telegiornale; 20,30: I Taucar: «I fiori di autunno», teledramma; 21,10 Semifinale del campionato europeo di pugilato

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Al Dipartimento dei Trasporti USA

In prova nuovo «ESV» della Ford

Sarà particolarmente interessante controllare sui manichini le conseguenze delle prove d'urto

La Ford ha presentato un secondo veicolo sperimentale di sicurezza (ESV) al Dipartimento dei Trasporti americano. L'automobile sarà prossimamente sottoposta ad un prova d'urto contro una barriera rigida alla velocità di 40 miglia orarie (oltre 60 chilometri all'ora).

La Ford aveva già presentato nel dicembre scorso un primo prototipo «ESV» al governo. L'automobile ceduta al Dipartimento dei Trasporti (al prezzo simbolico di un dollaro) già da gennaio sta compiendo prove di frenata e manovrabilità in preparazione a prove d'urto da effettuarsi alla velocità di 50 miglia orarie entro questo mese.

«Pensiamo che sia significativo il fatto che il primo "crash test" del veicolo sperimentale Ford avvenga a 40 anzichè a 50 miglia orarie» ha sottolineato Jac Kd. Collins, ingegnere capo della Ford. «Sin dall'inizio del programma "ESV" abbiamo infatti ritenuto — ha precisato Collins — che questa velocità sia più realistica per sperimentare il comportamento anche di un veicolo sicuro».

Collins ha poi aggiunto che mentre alcuni risultati del «crash test» — per esempio quelli relativi al comportamento degli «air bags» (cuscini d'aria) — saranno immediatamente disponibili, saranno invece necessarie alcune settimane prima di poter affermare con certezza se i «manichini» installati nella vettura saranno «sopravvissuti» all'urto; responso questo che è atteso con interesse e non solo dai tecnici.

Il tecnico della Ford ha infine ricordato che la Ford Motor Company ha già compiuto 20 «test crash» con prototipi «ESV».

■ Sono in corso a ritmo serrato, in Ucraina, i lavori per la costruzione di un'automobile capace di correre a una velocità superiore a quella del suono. Lo ha annunciato l'agenzia di stampa sovietica «TASS24, precisando che la vettura, secondo quanto prevedono i costruttori, dovrebbe essere sottoposta ai primi collaudi entro un anno.

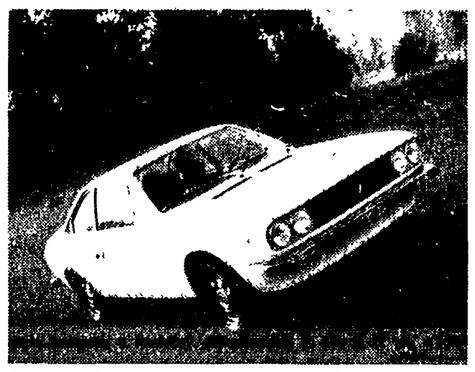
La velocità dell'automobile supersonica» sovietica — già battezzata «KHADI-9» dalle iniziali in lingua russa dell'«Istituto dell'automobile e delle strade di Kharkov», dove si sta realizzando il prototipo — sarà di 1200 chilometri l'ora.

La vettura avrà forma affusolata e piccole ali, così da assomigliare, come dice la «TASS», a un «uccello misterioso». Essa sarà lunga undici metri e alta un metro e mezzo; il sistema frenante sarà costituito da paracadute.

Sarà presentata in autunno

La «Beta» anche in versione coupé

Il modello derivato dall'ultima berlina della Lancia sarà disponibile con motori da 1,6 e 1,8 litri



Due fotografie ed un comunicato stampa di dieci righe: così la Lancia ha annunciato la prossima presentazione (in autunno) della «Beta» in versione coupé. Dalle poche righe si apprende che la «Beta» sportiva sarà equipaggiata con i motori da 1,6 e da 1,8 litri e che non vi sarà una versione con motore da 1400 cc. Si apprende inoltre che «il nuovo modello avrà i gruppi meccanici della berlina, opportunamente modificati in vista delle ancora più elevate prestazioni, cui concorre anche la linea profilata della carrozzeria sportiva, che nonostante il passo accorciato possiede una eccezionale abitabilità». E' sempre lo stesso comunicato ad assicurare che i coupé Fulvia e 2000 rimarranno in produzione. Basandosi sul comunicato e su qualche indiscrezione è dunque facile prevedere che le potenze dei motori saranno aumentate e che le nuove vetture sportive della Lancia consentiranno, a seconda dei propulsori, velocità intorno ai 180-185 chilometri orari. A giudicare dalla foto (si intravvedono poggiatesta anche per i sedili posteriori) i nuovi coupé Lancia dovrebbero assicurare un'ottima abitabilità per quattro persone. La linea, seppur compatta, appare decisamente gradevole. Inutile, ovviamente, parlare di prezzi. Sembra certo, comunque, che si supererà il tetto dei 3 milioni di lire.

Quando si decide di acquistare un canotto pneumatico

Questi gli accessori indispensabili per un corretto impiego del «gommone»

E' importante provare a montare il battello all'atto dell'acquisto per evitare sorprese al momento dell'uso - Come si controlla la tenuta delle valvole - Meglio scartare le pagaie L'utilità degli anellini

Le frecce bianche indicano alcuni accessori fondamentali e opzionali del battello pneumatico: i remi con scalmi ad incastro, i paraspruzzi poppieri, il «tientibene» e la maniglia laterali, la timoneria fissata sui tubolari e, parzialmente, visibile, il copriscafo.

Continuando un discorso iniziato qualche tempo fa, esamineremo ora il canotto da un punto di vista particolare, cioè per quel che riguarda gli accessori e la praticità di impiego in condizioni particolari, quali potrebbero essere ad esempio una remata fuori programma per mancanza di carburante o un lungo trasporto a mano su terra ferma.

A prescindere dal tipo di canotto prescelto — non importa cioè se la chiglia è rigida o gonfiabile — occorre dire che gli accessori e le dotazioni di cui deve disporre il nostro battello sono valide praticamente in ogni caso.

Innanzitutto il pagliolato deve essere ben rifinito; perciò non comprate a occhi chiusi ma fatevi mostrare, o meglio ancora provate voi stessi a montare il battello; eviterete di scoprire che la chiglia non s'incastra bene, o qualcosa di simile, in un momento successivo, magari sotto il sole di agosto e con un bel mare calmo sotto al naso.

Il gonfiatore, poi, deve essere di buona potenza e le valvole devono funzionare bene e non perdere aria; per verificare questo vi basterà appoggiare, con un rapido movimento, un bicchiere d'acqua sulla valvola con il canotto in pressione: se c'è una perdita anche minima vedrete le bollicine salire all'interno del bicchiere.

I remi dovranno senz'altro essere scomponibili; le pagaie infatti sono da scartare perchè i canotti pneumatici sono già assai scomodi e faticosi da manovrare a remi, manovrarli con la pagaia diventa una cosa difficilissima, soprattutto se il mare non è dei più calmi. A questo proposito verificate l'inclinazione del remo rispetto allo scalmo: per remare bene bisogna che la pala del remo sia il più possibile parallela alla superficie dell'acqua e che possa esservi immersa per tutta la sua lunghezza. Gli scalmi migliori sono quelli ad incastro.

Lateralmente, lungo il bordo del canotto, deve correre un robusto e comodo «tientibene». A poppa deve esserci la valvola di autosvuotamento rapido, che non è un semplice buco con un tappo come purtroppo capita di vedere talvolta, ma una vera e propria valvola con una membranella di gomma che impedisca l'entrata dell'acqua quando il canotto rallenta bruscamente o è fermo.

Posteriormente, all'altezza dell'angolo tra lo specchio di poppa e i terminali dei tubolari ci vogliono i paraspruzzi. Essi hanno una funzione fondamentale quando si rallenta bruscamente perchè l'onda della scia tende ad entrare nel canotto; con i paraspruzzi questo viene in massima parte evitato.

All'esterno il canotto avrà delle pratiche maniglie di trasporto, di modo che, se vi capiterà di effettuare un trasporto dell'ordine dei 100 metri su terra ferma non vi romperete le mani; date un'occhiata anche ai maniglione prodiero: è sempre preferibile che sia di acciaio inox.

Un'ultima cosa: anellini fissati sui tubolari o ai pagioli non sono mai sprecati, prima o poi vi serviranno di sicuro.

Infine non fatevi incantare dai discorsi dei negozianti; gli accessori indispensabili per un canotto, oltre a remi, gonfiatore e borsa per le riparazioni sono pochi. Potrete limitarvi ad acquistare il telone copribattello, un rullo per tirare in secco il canotto, (assai più pratico ed economico delle ruote), una placca fissa serbatoio, per evitare le «passeggiate» dello stesso sui piedi dei passeggeri quando c'è un po' di mare.

Se il motore è potente, cioè superiore a 20 cavalli, è obbligatoria la timoneria, che possibilmente deve potersi fissare sui tubolari, senza che occorra forare i pagioli.

M. Q.

Le strade Il traffico

Domani a Parigi «sit-in» dei pedoni per liberare la città dalle automobili

Una quindicina di associazioni di Parigi per la difesa dei pedoni, parteciperanno il 5 giugno alla «Giornata mondiale dell'ecologia», organizzando un grande «sit-in» dinanzi alla centralissima stazione ferroviaria di Saint Lazare

I pedoni andranno in massa a sedersi, fra le 18 e le 19 (ora di punta), lungo le strade di uno dei più ingorgati quartieri della capitale, ma anche a lasciar passare gli autobus, cioè i soli veicoli, con i taxi, che dette associazioni vorrebbero veder circolare in città.

Il 5 giugno i pedoni manifesteranno la loro volontà di liberare le città dalla tirannia dell'automobile, e di ottenere che trionfino i mezzi di trasporto collettivo.

Manifestazioni analoghe sono previste in altre grandi città di Francia, specie a Lione. Ma gli organizzatori — il cui scopo immediato è ottenere che per un giorno le automobili restino nelle autorimesse — non si fanno soverchie illusioni sui risultati dell'iniziativa. Una diminuzione provvisoria di un quarto del traffico automobilistico urbano sarebbe da essi considerato un grande successo.

■ Gli incidenti stradali sono aumentati, nel mese di gennaio 1973 rispetto allo stesso mese dello scorso anno, dell'1,9 per cento, mentre il numero dei morti è diminuito dell'uno per cento e quello dei feriti è aumentato del 4,1 per cento.

Gli incidenti stradali in gennaio sono stati 24.696 con 793 morti e 19 235 feriti contro 24 232 incidenti con 801 morti e 18 478 feriti del gennaio 1972

Il Comune di Roma ha registrato le più alte punte con 3647 incidente che hanno provocato la morte di 39 persone (40 nel gennaio dello scorso anno) e 2111 feriti (2322 nello stesso mese del 1972), seguito dal Comune di Milano con 2394 incidenti, dieci morti e 1343 feriti (2612 incidenti con 19 morti e 1384 feriti nel corrispondente periodo dello scorso anno).

■ Le Ferrovie dello Stato hanno trasportato, nel periodo gennaio-febbraio di quest'anno, 57 milioni e seicentomila viaggiatori e nove milioni duecentomila tonnellate di merci.

I viaggiatori per chilometro sono risultati pari a cinque miliardi duecento milioni e le tonnellate per chilometro a 3 miliardi. Rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente si è registrata una diminuzione dell'1,1 per cento nel numero di viaggiatori trasportati, un aumento del 2,5 per cento dei viaggiatori per chilometro, un aumento del 3,8 per cento nel peso delle merci ed un aumento dell'1,6 per cento per le tonnellate per chilometro.

■ Entro quest'anno verrà resa obbligatoria in Olanda l'analisi del sangue per controllare gli automobilisti sospetti di aver bevuto troppo alcool. La percentuale di alcool nel sangue, in questa prova, non può essere superiore allo 0,5 per mille, il che corrisponde a circa 4 bicchieri di birra o di «Genever», il brandy locale che gli olandesi bevono in abbondanza. La legge, che era già stata varata in Parlamento, ha avuto ora l'approvazione del Senato con 48 voti contro 9 e verrà applicata verso la fine di quest'anno.

Il numero degli incidenti stradali mortali causati dal troppo consumo di alcool è in Olanda in continuo aumento. Se ne verificano più di trecento ogni anno. In futuro gli automobilisti sospetti non potranno sottrarsi all'obbligo immediato di farsi sottoporre ad una analisi del sangue in un laboratorio della polizia.

■ Una nuova linea aerea diretta Mosca Atene, sarà inaugurata nei prossimi giorni dall'«Aeroflot», la compagnia aerea di bandiera dell'URSS.

Secondo quanto riferisce la «TASS», l'accordo tra i competenti organismi greci e sovietici prevede che gli aerei dell'«Aeroflot» volino sulla rotta Mosca-Atene-Il Cairo Aden e viceversa.

Sulla nuova linea — aggiunge la agenzia ufficiale sovietica — saranno in servizio i trireattori «Tupolev 154», entrati da pochi mesi in dotazione all'«Aeroflot» e capaci di trasportare a quasi mille chilometri l'ora centosessanta passeggeri.

Sempre nello scorso gennaio, greci e sovietici avevano concluso un accordo per l'istituzione di un servizio ferroviario diretto tra Mosca e Atene.

L'Autobianchi «A 112» sul mercato austriaco

Ha avuto luogo nei giorni scorsi a Schönbrun la presentazione alla stampa locale dei più recenti modelli Autobianchi.

La cerimonia ha voluto in modo particolare significare l'ingresso della Autobianchi nel mercato austriaco, aprendo così una nuova corrente di esportazione dei prodotti della Marca di Desio. Importatore è l'Oesterreichische Fiat che si avvale della Steyr, con la sua rete di vendite e di assistenza forte di oltre 200 agenti.

Viene così ulteriormente sviluppata quella politica di espansione commerciale verso l'estero che già in numerosi altri Paesi è stata perseguita con crescente successo dall'Autobianchi.

Verranno per ora esportati i modelli «A 112» nelle versioni *normale, Elegant* ed *Abarth* che, recentemente rinnovati, sono certamente destinati ad incontrare un vivo consenso anche sul mercato austriaco.

Cinquantesimo anniversario di fondazione della Triumph

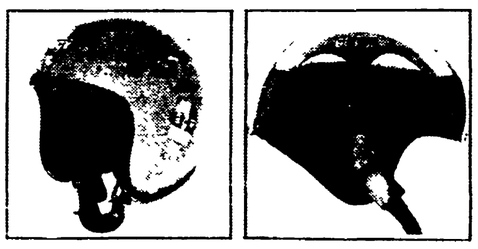
Ricorre quest'anno il cinquantesimo anniversario della fondazione della Triumph.

Dal 1923 ad oggi questo nome ha sempre evocato la immagine della vettura sportiva per eccellenza, della *spyder* di pretta tradizione inglese, robusta e, perchè no?, anche un po' scomoda, ma così personale e simpatica.

Anche la produzione attuale si articola su una serie di vetture aperte, dalla piccola e famosa *Spitfire*, alla potente e velocissima TR 6, vettura di serie con iniezione meccanica, accanto alle quali fa spicco per classe ed eleganza la 2,5 P.I. berlina, anch'essa ad iniezione, e la sobria *Dolomite*, vettura particolarmente adatta al mercato ed all'esigenza dell'utente italiano.

La Leyland Innocenti, importatrice e distributrice esclusiva di tutti questi modelli Triumph, ne garantisce assistenza e ricambi attraverso la sua moderna ed adeguata rete.

L'«a.g.v.» all'avanguardia nei caschi per moto



Il ritorno dell'estate e il crescente «boom» della motocicletta ripropongono a tutti, sportivi militanti o semplici appassionati e ancora di più al grande pubblico degli utenti di questo mezzo per semplici motivi di svago, il problema della sicurezza. E, in tema di sicurezza, il discorso principale da farsi è quello relativo ai caschi.

In questo settore la produzione ha fatto progressi veramente enormi: dai caschi di vecchio tipo e concezione, «imbottiti» di sughero pressato a quelli modernissimi «integrali» e vagamente «marziani».

Nel campo della produzione di questo essenziale strumento di difesa del motociclista un posto di primissimo piano è stato conquistato dalla «a.g.v.» di Valenza, la cui gamma di modelli si è andata via via arricchendo non solo in quantità ma soprattutto in qualità. Fra l'ultima produzione si impone, insieme al modello integrale «Ago», indossato da Agostini, il nuovo casco jet «Paso» (un nome destinato a rimanere come omaggio alla memoria del compianto Pasolini, recentemente scomparso nella tragedia sportiva di Monza) le cui caratteristiche di leggerezza e insieme di altissima protettività ne fanno un casco ideale soprattutto per il «crossista».

NELLA FOTO: il casco modello «Paso» della a.g.v.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**